ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, Inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 13. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 kwietnia 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 209

Do Naszych Szanownych Abonentów.

Dostawa „Żeglarza Polskiego" zaprowadzonym od dwuch lat w całej Polsce sposobem „przez pocztę" wymaga, wobec nowości tego sposobu dla listowych, pewnej uwagi ze strony odbiorców.

Numery nadchodzą do urzędu, gdzie mieszka odbiorca w zbiorowej opasce i urząd ten sam rozdziela numery pomiędzy listowych, według zbiorowej (również) karty prenumeraty dla wszystkich odbiorców w danej miejscowości.

W razie nieotrzymania kolejnego numeru przez listowego należy reklamować przez tegoż listowego, lub wprost przez miejscowy urząd. Czynić to należy w każdym razie skoro nadszedł następny numer kolejny.

Reklamacje późniejsze, wprost do administracji pisma, zwłaszcza reklamacje w końcu roku, z wyszczególnieniem całego szeregu brakujących numerów, nie mogą być załatwione bez uwzględnienia kosztów pocztowych, które wynoszą około 60 groszy lub więcej.

Wczesne reklamacje natomiast mogą być uwzględnione bezpłatnie, jak przy reklamowaniu przez pocztę, tak też przy reklamowaniu wprost do nas.

Szanowni Odbiorcy, którzy zaniedbują reklamowanie pisma zaraz po powstaniu luki pomiędzy kolejnemi numerami nietylko nie korzystają ze swego prawa otrzymania z poczty należącego się im numeru, lecz też, godząc się na nieregularną dostawę, nie przyczyniają się niczem do utrwalenia sposobu doręczania pisma z rozdziałem na miejscowych pocztach, który bezwarunkowo stoi wyżej od innych sposobów, pozwala reklamować pismo w miejscu, a administracji umożliwia liczyć znacznie mniejsze koszta dostawy.

Prosimy Szanownych Abonentów o wczesne reklamowanie brakujących numerów, zapoznając się we własnym i ogólnym interesie z przepisami pocztowemi, dotyczącemi dostawy pisma sposobem „przez pocztę".

Administracja „Żeglarza Polskiego".

Na Bałtyk!

Rozwój przewozów pasażerskich P.P. Żegluga Polska wyraźnie odbywa się w celach przyciągnięcia na Bałtyk jak w komunikacji przybrzeżnej, tak też w żegludze wycieczkowej do innych krajów bałtyckich jaknajwiększej ilości podróżnych z kraju. Niezawsze się to da pogodzić z największym zyskiem i dlatego, z punktu potrzeb publiczności, oraz kraju całego, tylko państwowe przedsiębiorstwo zapewnić może istnienie taniej, a nieraz specjalnie propagandowej komunikacji morskiej.

Uświadomienie tego, że się w ten sposób daje podróżnemu o wiele więcej, aniżeli opłacanie z jego strony za dane świadczenie w postaci przewozu na statku, jest niestety jeszcze zbyt małe.

Gdyby rozumiano u nas wśród najszczerszych kół lubiącej podróżować publiczności ze wszystkich klas społecznych jak korzystnie jest podróżować statkami Żeglugi Polskiej, tobyśmy zapewne byli już w tym roku świadkami przepełnienia i wykorzystania do ostatnich granic tych statków, co miejmy nadzieję, jeszcze w tym sezonie nastąpi.

Każdy z podróżujących statkiem Żeglugi Polskiej zagranicę, z udziałem w wycieczkach 3—5-dniowych do Danji, Szwecji, Finlandji, Estonji lub Łotwy jest wolny od obowiązku wykupienia kosztownego paszportu zagranicznego, oraz na olbrzymią ulgę kolejową w postaci zniżki 66 % na bilet każdej klasy w drodze powrotnej z tego rodzaju wycieczki.

Ceny za sam przejazd i pożywienie na statku są bardzo umarkowane.

Idąc dalej P.P. Żegluga Polska obniża cenę przejazdu dla zbiorowych wycieczek zagranicznych. Pierwsza taka wycieczka Państwowego Gimnazjum Żeńskiego w Płocku odbędzie się na statku „Gdynia" od 29 kwietnia do 4 maja, prawdopodobnie na Bornholm i do Kopenhagi.

Każdy uczestnik zbiorowej wycieczki tego rodzaju, która może się składać jak z młodzieży w wieku szkolnym, tak też z grup zawodowych i t. p., śmiało rzec można, podróżuje najtańszym z możliwych sposobem, gdyż do Gdyni odbywa podróż licząc w obie strony z 33%-ową zniżką, korzysta z ulgowego prawa przekroczenia granicy i podróżuje na morzu również o jakieś 80% taniej niż na statkach zagranicznych, które szczególnie na Bałtyku mają dla osobowych przejazdów ceny bardzo wygórowane.

Nasza propaganda morska widocznie nie uderzyła jeszcze we właściwy nerw najszerszych mas ludności, które, rzecz zrozumiała, chętnie korzystają z czegoś jeśli wiedzą, że dzięki wyjątkowym przyczynom mają coś wyjątkowo korzystnie, jak się mówi „półdarmo".

Przy naszej dotychczasowej propagandzie morskiej za dużo może wzywano do ofiar mniejszych lub większych i nieświadoma część publiczności, która już nieraz hojnie dawała drobne ofiary na cele połączone z propagandą morską, jest jakby zahypnotyzowana w mniemaniu, że wszystko co się robi dla morza i żeglugi czyni się przez ofiarność i poświęcenie kogoś i dla czegoś.

Psychologicznie więc możliwe jest nawet tak dziwaczne przekonanie jak następujące:

Jadę do Sztokholmu, wydam na to paręset złotych, ryzykuje nawet zachorować na morską chorobę, ale to nie szkodzi, bo wszak musimy wszyscy **ponosić ofiary** dla sprawy naszej żeglugi morskiej.

Najlepszą odpowiedzią na tego rodzaju rozumowanie nieuświadomionych będzie zajęcie i wykorzystanie miejsc na statkach wycieczkowych „Gdyni" i „Gdańsk" przez uświadomionych, przez tych którzy rozumieją, iż ten pasażer, który w ekonomiczny, najkorzystniejszy dla siebie sposób może zwiedzić kraje skandynawskie i bałtyckie, z któremi wiąża nas coraz ściślejsze stosunki przyjaźni, oraz z któremi odbywa się wymiana coraz więcej ożywiona nietylko wytworów przemysłu i surowców, lecz również myśli i wartości kulturalnych, w innych warunkach — nigdyby nie znalazł do nich drogi, tak wygodnej, łatwej i swojskiej, jak na parowcu pod polską banderą.

Niech ci uświadomieni grupują się i organizują wycieczki, niech podróżują pojedyńczo, niech korzystają z możności, która istnieje zaledwie od sierpnia ubiegłego roku.

Niech się zapiszą do tych jeśli nie uszczęśliwionych, to przynajmniej rozpromienionych i wzbogaconych moralnie, którzy mieli sposobność odwiedzić Północ Skandynawsko-Bałtycką z jej pięknemi stolicami, białemi nocami, uroczą przyrodą, wysoką kulturą.

Maj i czerwiec najwięcej się nadają dla zbirowych wycieczek, gdyż podczas naszego krótkiego lata sezonowego w lipcu i sierpniu frekwencja na normalne wycieczki, nie zbiorowe jest najzupełniej zapewniona. Kto więc chciałby korzystać z warunków ulgowych podróży na dwu istniejących statkach, znakomicie przystosowanych dla dalszych wycieczek, niech korzysta z pierwszego okresu poświęconego przeważnie zbiorowym wycieczkom.

Zapytania wysyłać należy do Wydziału Pasażerskiego Żeglugi Polskiej Willa Laguna w Gdyni, który udziela wyczerpujących informacyj.

Wszystkich interesujących się temi wyciezkami zapewnić możemy, iż w podróży nie spotka ich żadne rozczarowanie i życzymy w tem miejscu wszystkim uczestnikom pierwszych majowych i czerwcowych wycieczek tego roku szczęśliwej i pomyślnej drogi.

Wracając z wycieczki niech uczestnicy jej zachęcają innych. W zrozumieniu potrzeby spopularyzowania drogi — Na Bałtyk!

Rozmach Gdyni.

Do miejscowości rosnących w Polsce najszybciej należy bez wątpienia portowe miasto w Gdyni. Statystycznie przedstawiają się zmiany w ostatnich latach jak następuje:

do portu przyb.	statków	ton rej. netto
1924	27	14 352
1925	85	74 707
1926	298	204 757
1927	530	433 938

Z zestawienia powyższego widzimy regularny i nawet raptowny do pewnego stopnia wzrost Gdyni. Niemal ten sam obraz otrzymujemy dla obrotu towarowego w postaci przywozu i wywozu. Tak otrzymujemy następujące dane za: (w t.)

rok	przywóz	wywóz
1924	631	9 717
1925	1 586	50 768
1926	179	413 826
1927	6 702	889 439

Cyfry powyższe są tak przejrzyste i znamienne, iż do nich nie potrzeba dodawać komentarzy, któreby nawet zatajały raczej rozwój portu. Nie możemy nie zwrócić na to uwagi, że zaraz od samego początku uwydatnia się jaskrawo przewaga ogromna eksportu nad importem, co sobie tłumaczyć należy brakiem dostatecznej organizacji importu, która dopiero powstanie a raczej powstać może po pewnym czasie i ostatecznem sformułowaniu naszej polityki portowo morskiej. Jeszcze zawsze bowiem bardzo dużo a nawet za dużo towarów naszych idzie przez porty konkurencyjne, czemu nie należy się zresztą tak bardzo dziwić, ponieważ świadomą politykę morską prowadzimy dopiero od niedawnego czasu. Pozatem trudno jest z miejsca zastąpić organizację importową portów konkurencyjnych, mających swoją nieraz już wiekową tradycję i długoletnie doświadczenie.

Łącznie z konjunkturą rozwija się drożyzna w porcie. Tak płacić należy za skromny pokój do 200 złotych miesięcznie, mieszkanie o trzech pokojach kosztuje do 400 złotych miesięcznie z tem, że komorne należy zapłacić zaraz, zazwyczaj nawet wypada zapłacić całe mieszkanie na cały rok z góry i pomimo to niema mieszkań niezajętych, przeciwnie jest ich brak nawet dotkliwy. Ciekawy jest fakt, że budujący dom wydzierżawia już mieszkania zaraz po położeniu fundamentów. Właściciel tego mającego dopiero powstać domu przedkłada plan przyszłych mieszkań i z miejsca zgłaszają się amatorzy, płacący komorne zaraz za jeden rok z góry. Temsamem dają budującemu poważne środki na przeprowadzenie swych planów budowlanych.

Gdynia przedstawia się z rozpoczęciem wiosny znów jak wielkie mrówisko, gdyż wszędzie buduje się intensywnie. Podczas gdy w okolicy Kamiennej Góry powstają przeważnie wille, to w city samej różne większe i mniejsze gmachy stosownie do przeznaczenia. Tak powstaje niedaleko dworca czteropiętrowy hotel.

Ceny gruntów pod budowę kształtują się stosownie do konjunktury. Tak płacą za 1 metr kwadratowy w mieście samem około 100 złotych, na peryferji miasta od 20—50 złotych, które to grunty nawet bardziej drożeją aniżeli w mieście samem. Aby zapobiedz spekulacji gruntami w mieście samem projektowane jest zaprowadzenie podatku na place niezabudowane.

Z masowych artykułów, które zaczynają przechodzić przez Gdynię zanotować należy ostatnio drzewo. Cały szereg firm gdańskich utworzył w Gdyni swoją reprezentację narówni z różnemi pracującemi jedynie w Gdańsku przedsiębiorstwami okrętowemi.

Na uwagę zasługuja coraz większe transporty ryżu, przychodzące wprost z krajów produkujących z ominięciem dotychczasowych pośredników holenderskich i niemieckich. Ostatnio zawinął do portu statek z 6.200 t. ryżu niewyłuszczonego wprost z Indyj i dalszych takich transportów spodziewają się w najbliższym czasie.

Gmach Żeglugi Państwowej, żartobliwie zwany admiralicją handlową wybudowany już jest do wysokości pierwszego piętra z brył granitowych i zapowiada się bardzo wspaniale. Taksamo i Bank Polski buduje swoje własne pomieszczenie w stylu głównej siedziby w Warszawie. Powstaje kolonja rybacka, obserwatorjum morskie i dużo budynków prywatnych.

Rozpoczynający się niebawem sezon kąpielowy zapowiada się bardzo dobrze, przyczyni się jednak niewątpliwie do wzrostu cen.

Słowem, w Gdyni zapanowała wysoka konjunktura. R.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Nowa polska linja Gdynia—Hamburg? Jak dowiaduje się polski korespondent hamburskiej Hansy polska firma C. Hartwig S. A. organizuje regularną linję pomiędzy Gdynią a Hamburgiem.

Przewozy Żeglugi Polskiej w marcu. Państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Polska przewiozło w marcu b. r. 29 533 t. ładunków, w tej liczbie w wywozie z Polski 25 920 ton (22 711 t. węgla, 484 t. drzewa, 2 724 t. cukru i drobnicy), w przywozie do Polski 3 113 t. (2 540 t. fosfatów, 100 t. innych nawozów sztucznych, 473 t. drobnicy i innych towarów), oraz 500 t. tomasówki w przewozie między portami zagranicznemi. Odbyto podróży z ładunkiem 12. Odwiedzono 10 portów zagranicznych, w tej liczbie 2 włoskie, 3 francuskie (Algieru i Tunisu), 1 belgijski, 1 duński, 3 szwedzkie.

Od początku roku bieżącego dokonano podróży 40, ładunku zaś przewieziono 94 913 ton.

Lwów wyruszył 11-go do Gdańska, ładować cement jednak będzie w Gdyni. 11-go Lwów odholowany został z Gdyni do Gdańska, na stocznię. Holował do Nowegoportu „Ursus", dalej zaś holownik gdański, gdyż „Ursus" wobec dużego ruchu w Gdyni potrzebny jest w porcie. — 12-go maja Lwów ładować zacznie cement w Gdyni.

Nadzwyczajne ożywienie ruchu importowego w Gdyni. W same święto Wielkanocne przybył tu wprost z Rangoon (Birma) duży parowiec angielski Keats z ładunkiem 6 200 ton ryżu. Maklerem statku jest Polska Agencja Morska. Keats stanął przy wejściu do basenu wewnętrznego koło hangaru rzadowego, gdzie wyładuje część ryżu, następnie odholowany zostanie wgłąb basenu pod łuszczarnię ryżu, gdzie wyładuje pozostałą, większą część ładunku.

Jestto pierwszy egzotyczny ładunek w Gdyni. Zapoczątkowanie importu niełuszczonego ryżu ma dla portu gdyńskiego i dla naszego handlu morskiego doniosłe znaczenie, gdyż przy imporcie tym pominięte jest pośrednictwo jakiegokolwiek innego portu europejskiego. Powstanie łuszczarni ryżu w Gdyni nie tylko pozwoli na bezpośredni import do Polski ryżu z krajów produkcji, lecz umożliwi jeszcze jego częściowy reeksport do innych krajów bałtyckich.

13-go kwietnia przybędzie do Gdyni norweski parowiec Bomma z ładunkiem 1 000 ton saletry. Przypuszczać należy, że import kwietniowy przez port gdyński osięgnie pokaźną liczbę 11—12 000 ton towarów.

Wycieczki zagraniczne. Do P.P. „Żegluga Polska" wpływają już obficie zamówienia na miejsca w kabinach s.s. „Gdynia", który od 24 maja rozpoczyna szereg wycieczek zagranicznych do Norwegji, Danji, Szwecji, Finlandji, Estonji i Łotwy. W dniach najbliższych wyjdzie z druku prospekt tych podróży, i na każde żądanie będzie wysyłany przez Wydział Pasażerski P.P. „Żegluga Polska" w Gdyni. Program podróży jest w roku bieżącym urozmaicony i zastosowany do gustu publiczności według doświadczeń roku ubiegłego.

Statek „Gdynia", przeznaczony do tych wycieczek, już był zadokowany i wykazał stan doskonały. Obecnie pozostają do wykonania tylko drobne roboty, jak czyszczenie, malowanie itp.

Wobec tego, że statek ten będzie gotów do wyjścia w morze w ostatnich dniach kwietnia, .P. „Żegluga Polska" zamierza przed 24-ym maja urządzać wycieczki zagraniczne na warunkach ulgowych dla instytucji, stowarzyszeń, klubów itp., o ile będzie dostateczna ilość uczestników. S.S. „Gdańsk" również będzie mógł być użyty na wycieczki ulgowe przed 15 czerwca. Jedna z takich wycieczek, Gimnazjum Państwowego Żeńskiego z Płocka, wyrusza w morze 29 kwietnia. 17-go zaś maja wycieczka urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Obie wycieczki mają na celu zwiedzenie Danji.

Dyrekcja P.P. „Żegluga Polska", w dążeniu do ułatwienia publiczności korzystania z tych wspaniałych wycieczek, sama przyjmuje obowiązek dostarczania wiz zagranicznych swoim pasażerom, przyczem paszport zagraniczny nie jest wymagany: wystarcza krajowy dowód lub wykaz osobisty, a dla urzędników państwowych legitymacja urzędowa.

Również zwiedzaniem miejscowości na lądzie zajmuje się P.P. „Żegluga Polska", by umożlwić swym pasażerom jaknajlepsze wykorzystanie podróży.

Państwowe Przedsiębiorstwo
„Żegluga Polska".

Gdańsk.

Internat dla handlowców polskich w Gdańsku. Jak się dowiadujemy, w Gdańsku powstać ma internat dla handlowców jak i uczni fachu ekspedytorskiego. Inicjatywa wychodzi od Państwowego Instytutu Eksportowego. Przy obecnym stanie rzeczy polskich sił fachowych jest bardzo mało a w przyszłości byłoby prawdopodobnie jeszcze mniej. Część kosztów utrzymania poniesie Instytut Eksportowy, co niewątpliwie przyczyni się do spopularyzowania tych zawodów. Dziś niemal cała ekspedycja zarówno w Gdańsku, jak i Gdyni znajduje się w ręku obcych, jeżeli abstrahujemy od małych wyjątków. Luka mająca być wypełniona jest bardzo wielką, jeżeli się zważy, że przez te porty przechodzą miljony ton towarów z Polski i do Polski i jak dotychczas niemal wyłącznie za pośrednictwem obcych. Nie należy również zapominać, że handel zamorski wymaga specjalistów, którzy mają być właśnie wychowani. Nawet istniejące firmy polskie czy to w Gdańsku, czy też Gdyni zatrudniać muszą z braku sił polskich pracowników obcej narodowości. Stwierdzić wypada, że Państwowy Instytut Eksportowy obrał sobie bardzo aktualne zadanie.

Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. W porcie gdańskim zapanowało w ostatnich dniach marca wielkie ożywienie: zawinęło i odpłynęło w ostatnim tygodniu po 130 statków morskich, liczba nie notowana już od kilku miesięcy. Wprawdzie wśród statków na wejściu było aż 27 małych żaglowców z motorem pomocniczym, pomijając jednak sezonowy ruch tych statków, które przywiozły pszenicę, świeżą rybę, lub żelastwo, ruch był bardzo znaczny. Przybyło w stanie próżnym 59 statków, z drobnicą 24, z pszenicą 10, z żelastwem 7, z pasażerami i drobnicą 6, z żytem 7, ze świeżą rybą 5, z rudą żelazną, kamieniem, zbożem — po 2, z tomasówką, fosfatami, spirytusem, smołą, brykietami żelaznemi, celulozą — po 1. — Na wyjściu było z węglem 49 statków, z drobnicą 14, z drzewem 11, próżnych 20, z pasażerami i drobnicą 6, z drzewem i towarem 7, z ropą gazową 2, z towarem i końmi, z drobnicą i zbożem, z koksem, cukrem, melasą, kukurydzą, cementem, drzewem i zbożem — po 1. Węgla przeładowano na statki 89 639 ton.

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Przez cały niemal marzec rybacy, nie zważając na swą ciągłą pracę na morzu, nie mieli prawie zupełnie zdobyczy. Jedynie w pierwszych dniach miesiąca złowiono trochę łososi, a w drugiej połowie miesiąca — łowiono tylko przez dwa dni śledzie i szproty.

Zdaniem rybaków stałe wiatry wschodnie, które panowały w marcu i obniżyły poziom wody o 1—1,5 metra, odpędziły rybę od naszego wybrzeża. Podobno dalej na zachód, w okolicach Łeby było sporo łososi i rybacy nasi mieli zamiar udać się na rybołóstwo w tamte strony. Niespodziewanie, w ostatnim dniu miesiąca, łososie zjawiły się i to bardzo licznie przy samym brzegu półwyspu helskiego. Niektóre maszoperie w jednym zaciągu niewodu przybrzeżnego zdobywały po kilkadziesiąt centnarów dużych łososi. Ludność całego wybrzeża, która już zwątpiła, czy łososie nadejdą, rzuciła się gorączkowo do pracy i w pierwszych dniach kwietnia złowiono spore ilości — tej cennej ryby. Zwiększony połów wywołał niekorzystne dla rybaków zjawisko spadku cen, i to znacznego.

Z 6—7 zł. za kg. tej ryby cena się obniżyła do 3—4 zł. za kg. Nawet za drobne sztuki, tak zwane mielnice płacono więcej jak za duże łososie. Jestto zrozumiałe, gdyż nie każdy może sobie pozwolić na wyrzucenie kilkudziesięciu złotych za duży okaz, ale chętnie kupi drobnego 1—2 funtowego łososia.

Dobre połowy łososia mogą się przyczynić do poprawy materjalnego położenia rybaków, które nie jest zbyt świetne. Coprawda w wypadkach nagłej potrzeby rybacy mają teraz zapewnioną wszelkiego rodzaju pomoc kredytową. Ale to kosztuje, bo trzeba płacić odsetki, więc nie każdy z rybaków ma odwagę zaciągać długi.

Dużo jednakże rybaków korzysta z pomocy rządowej i to z dwuch źródeł, mianowicie z kredytów przyznanych przez Morski Urząd Rybacki i z pomocy udzielanej przez założoną w ubiegłym roku spółdzielnię pod nazwą „Zjednoczenie rybaków morskich w Gdyni". Na czele zarządu tej spółdzielni stoi dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni p. Wejhers, prowadząc bardzo energicznie pracę, mającą za zadanie podniesienie rybołóstwa morskiego. Spółdzielnia zjednoczyła prawie ¼ część wszystkich rybaków morskich i udziela wydatnej i szerokiej pomocy, zakupując dla rybaków statki, narzędzia połowu i materjały zawodowe oraz wydając gotówkę na naprawę budynków.

W dniu 1 kwietnia b. r. odbyło się ogólne zgromadzenie członków spółdzielni, na którem przyjęto sprawozdanie i bilans za 1927 rok.

Z dokumentów tych jest widoczne, że spółdzielnia w ciągu kilku miesięcy ubiegłego roku rozdała przeszło 250.000 złotych w postaci statków narzędzi, materjałów i gotówki. Świadczy to o dążeniu rybaków do zwiększenia ilości narzędzi, co przy pomyślnych połowach może znacznie zwiększyć zarobki osiągane z rybołóstwa.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą. Dowóz świeżej ryby z zagranicy był jeszcze ożywiony, z wyjątkiem śledzi norweskich, które już się przestaną ukazywać na rynku. Również wagonowe przesyłki świeżych śledzi szwedzkich z Göteborga stały się rzadkością, wobec czego główny dowóz ograniczał się do śledzi duńskich i szwedzkich na mniejszych statkach. Jakość tych śledzi pozostawia jednak dużo do życzenia i nie stoi we właściwym stosunku do ceny ryb, która jest dość wysoka.

Cieplejsza pogoda wpłynęła na ogólne obniżenie ceny ryb. Płacono za świeże śledzie 0,20—0,25 guldena za funt, za dorsze 0,50, za flądry 0,50—0,60 gld., za sandacze 1,50—2.00 gld. za funt, za szczupaki 1,60—1,80 — gld., za świeże węgorze do 3,50 gld. z funt, zależnie od wielkości. Za wędzony towar płacono: za flądry 1,50 gld., za buklingi 0,60 gld., za szprotki 0,60—0,70 gld., zo łososie 5—7.00 gld. Z poszczególnych gatunków ryby świeżej tylko szprotki (breitlingi, sielawki) poszły w górę, co stoi w związku z zapotrzebowaniem świątecznem ma wędzone sielawki i zmniejszonemi połowami tej ryby.

Handel śledźmi odbywał się przy słabej tendencji, spowodowanej jak zwylke o tym czasie odjazdem krajowych odbiorców, którzy już poczynili zakupy na święta. Wrócą oni dopiero z powrotem po świętach dla zakupów w okresie postu 40-dniowego. Brak nabywców nie odbił się zbyt silnie na rynku, gdyż ilość wolnych partyj śledzi jest tu nieznaczna, zwłaszcza w przednich gatunkach.

Ostatnie notowania dla śledzi szkockich: pierwsze Trade Mark Matties 52—55 sh., takież Matfuls 56—57 sh., zwykłe Matties (szkockie) 43—45 sh., takież Matfulls 46—48 sh. Crown Matties 45—48 sh. Crown Matties 45—48 sh. Tornbellies 29—30 sh.

Yarmuthskie śledzie: za pierwsze Trade Mark Matties 51—52 sh., takież Matfulls 52—53 sh. Yarmuth zwykłe Matties 48 sh., takież Matfuls 48 48—49 sh.

Norweskie śledzie; jak się okazało są łowione w ostatnim sezonie w znacznie większej ilości, aniżeli w odpowiednim czasie zeszłego roku (mniej więcej o 35%). W związku z powyższem tendencja nieco osłabła. Na rynku gdańskim ceny są obecnie następujące: na Sloeheringe 1928 roku 5—5600 sztukowe 23 sh., 6—700 sztukowe 24 sh. Vaarheringe 1928 roku o żywej wadze rybnej 115—118 kg. w beczce 5—600 sztukowej — 21., 6—700 sztukowej — 22 sh. Półbeczki śledzi norweskich są o 3 sh. na dwu półbeczkach droższe.

Notowania powyższe rozumieją się franco kolej lub parowiec w Gdańsku, bez cła.



Morze polskie słońsze?

Na zasadzie badań naukowych stwierdzono w ostatnich latach, że woda morza Bałtyckiego jest coraz słońsza. Przyczyn tego zjawiska nie zdołano dotąd jeszcze stwierdzić. Skutkiem zaszłych zmian pojawiły się różne gatunki ryb dotychczas nienapotykanych we wodzie Bałtyku. Fachowcy są zdania, że pojawienie się tych ryb stoi w łączności z większą zawartością soli we wodzie aniżeli dotychczas. W ostatnim czasie złowiono w pobliżu wybrzeża rybę gadus pollachius, która żyje przeważnie w morzach północnych. Jednocześnie łosoś występuje gromadniej niż dotychczas, co się również tem tłumaczy, że woda jest słońsza. Szczególnie rybacy polscy złowili w ostatnich czasach stosunkowo dość dużo łososi, czego dotychczas nie obserwowano. A więc nawet rybom jest przyjemnie w morzu polskim. R.

Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

29 marca:
niem. żagl. z mot. **Emma** 4 z Słupska,
niem. żagl. z mot. **Möwe** 3 z Słupska.
niem. żagl. z mot. **Max** 13 z Svaneke.

30 marca:
duń. żagl. z mot. **Agnes** 16 z Nakskov.

31 marca:
duń. żagl. z mot. **Hanne Marie** 7 z Helu.
niem. par. **Elisabeth** 287 z Yarmouth.



Przyszła rozbudowa węzła portowego w Gdyni.

W numerze trzecim miesięcznika „Inżynier Kolejowy“ z roku bieżącego ukażał się artykuł inż. R. Szajera p. t. „Zamierzenia kolejowe Gdyni w związku z budową portu i rozwojem miasta.“

Autorowi stał do dyspozycji projekt ogólny stacji Gdyni dla największych obrotów, wypracowany już obecnie przez Biuro Projektów i Studjów Ministerstwa Komunikacji w ścisłym kontakcie z Departamentami Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcją Gdańską, co nadaje materjałowi zakomunikowanemu przez autora poniekąd charakter półurzędowy.

Uważamy za konieczne zaznajomić Naszych Czytelników w zarysie z urzędowym projektem rozbudowy sieci kolejowej w Gdyni.

Jako minimalny eksport przez Gdynię przyjęto średnio 1.000.000 ton węgla i 375.000 ton ładunków innych w ciągu miesiąca przy 161.000 ton importu towarów różnych również w ciągu miesiąca.

Przy tej normie obliczone jest, że będzie przybywać do Gdyni dziennie 35 pociągów węglowych pełno załadowanych z 2.400 wagonami, z czego 240 węglowych powróci załadowanych (głównie rudą), a reszta — 2.160 zostanie przetransportowana do zagłębia w składach próżnych.

Pozostały eksport przyjedzie w 23 pociągach dziennie z 1.200 wagonami, z których powróci z importowym ładunkiem średnio 276. wagonów, reszta będzie wracała w stanie próżnym.

Przy powyższych obliczeniach przewiduje się, że cały węgiel nadchodzić będzie linją Bydgoszcz—Gdynia, na której skład pociągów wynosić będzie 70 wagonów, towary zaś inne pójdą linją Laskowice—Tczew—Gdańsk—Gdynia, dla której skład, ze względu na krótką długość torów stacyjnych obliczony jest na 53 wagony.

Sumując powyższe dane dla doby maksymalnej, otrzymuje się przerabianie na stacji w Gdyni dziennie 4.116 wagonów.

Autor uważa powyższą liczbę za niewielką dla zakresu pracy dziennej przyszłej stacji i podkreśla dobre warunki terenowe w Gdyni, gdyż cały teren przeznaczony pod budowę stacji rozdzielczej w Gdyni posiada spadek stały ku wybrzeżom basenów. Z tych względów, oraz na podstawie doświadczeń stacyj podobnych zbudowanych po wojnie we Francji; Lille, la Delivrance, Terignier i Laon, przerabiających po 4.000 wagonów dziennie na jednem urządzeniu sortowniczem bez żadnych urządzeń mechanicznych, przyjęto dla stacji rozdzielczej w Gdyni typ stacji jednokierunkowej na spadku ciągłym. Uwzględniając tę okoliczność, że przy eksporcie węgla będzie on nadchodził w specjalnych całych pociągach przeznaczonych dla jednego odbiorcy, lub przygotowanych grupami dla kilku odbiorców, co będzie wykonywane już w sortowniach zagłębia (Tarnowskie Góry i Łazy) i celem skrócenia przebiegów na stacji zaprojektowano specjalną grupę przyjazdową i odjazdową dla pociągów węglowych, która położona będzie możliwie blisko basenów węglowych. Do basenów węglowych zaliczana jest według projektu południowa część obecnego portu (awanportu) wraz z molo południowem aż do wejścia do basenu wewnętrznego.

Wyeliminowanie pracy rozrządowej składów węglowych z ogólnej stacji rozdzielczej do osobnej grupy rozdzielczej a nawet do osobnej grupy przyjazdowo-odjazdowej jeszcze więcej ograniczy zakres pracy rzeczywistej stacji rozrządowej, która będzie miała za zadanie przerobić ładunki różne i 25% ogólnej ilości węgla (razem 2.376 wagonów), które prawdopodobnie przybywać będą w pociągach mieszanych z przeznaczeniem dla różnych odbiorców.

Warto jest nadmienić, że obecnie istniejąca stacja rozdzielcza portu gdyńskiego, skierowana w swem przedłużeniu na molo południowe, jest właśnie przyszłą specjalną rozdzielczą stacją dla węgla.

W stosunku do kierunku linji kolejowych łączących Gdynię z krajem cały ruch towarowy do portu będzie musiał przechodzić przez stację osobową (i przechodzi obecnie), która w miarę powstawania miasta będzie posiadała duże zadanie pod względem ruchu osobowego dalekiego i podmiejskiego. Szczególnie intensywny ruch osobowy zapowiada się od strony Gdańska jako sąsiedniego miasta portowego, wobec czego, dążąc do odseparowania podróżnych dalekich od podmiejskich i możliwie izolowanego ruchu towarowego przyjęto układ kierunkowy z doprowadzeniem trzech torów od strony Gdańska, dwóch od strony Bydgoszczy.

Pociągi podmiejskie przewidziano przyjmować i wyprawiać po obu stronach pierwszego peronu odpowiednio dobudowanego, oraz przy rozszerzeniu istniejącego peronu od strony miasta. W ten sposób podróżni ruchu podmiejskiego dostawaliby się bezpośrednio poprzez schody do miasta z ominięciem tunelu już istniejącego, który przeznaczony będzie wówczas wyłącznie dla ruchu dalekiego. Ruch gdański, skierowany ku zachodowi, przyjmowany będzie przy drugim peronie, a pozatem ruch od strony Bydgoszczy, — z drugiej strony tegoż peronu, odpowiednio wydłużonego.

Wiadomość o tego rodzaju rozbudowie stacji osobowej napotkać musi żywe uznanie publiczności, która już dziś w Gdyni wyczuwa niewystarczające wymiary tunelu dla ruchu podmiejskiego.

Pociągi osobowe z Redy do Bydgoszczy lub Gdańska przyjmowane mają być na czterech torach przy istniejących peronach. Składy pociągów osobowych jak również parowozy będą dostarczane na specjalnym torze parowozo-postojowym. Dla expresów przeznaczonych dla pasażerów udających się w drogę morską przewidziane jest bezpośrednie połączenie do mola pasażerskiego.

Uwaga: Za molo pasażerskie w planach Biura Projektów i Studjów uważa się przedłużenie linji magazynu rządowego w kierunku awanportu (molo jeszcze nie zbudowane) lub zastępczo prawy brzeg basenu wewnętrznego, które ma być w przyszłości pierwszym basenem bocznym od strony morza z ujściem do głównego basenu, jeszcze nieistniejącego.

Transport bagażu ręcznego odbywać się będzie przez specjalny tunel bagażowy. W razie potrzeby istniejący dworzec będzie uzupełniony przez nowy budynek szosy gdańskiej nawprost istniejącego dworca.

Rozmiary stacji ładunkowej przewidziane zostały w przypuszczeniu że Gdynię zamieszkiwać będzie 100.000 mieszkańców, co wymagać będzie urządzenie magazynów o powierzchni 4 200 m² placów ładunkowych o przestrzeni 2 klm.

Ogólny koszt rozbudowy stacji Gdynia osobowej ładunkowej i rozdzielczej wynosić ma 17.812.000 złotych.

Rozwój powyższych stacyj odrębnego typu (osobowej, ładunkowej i rozi rozldzielczej) obejmuje w każdej grupie trzy okresy, a stacje rozdzielcze dla węgla 4 okresy, stosownie do wielkości eksportu węgla 250, 500, 750 i 1.000 ton miesięcznie.

Koszta obliczone są w pierwszym nego typu (osobowej, ładunkowej i rozdzielczej) obejmuje w każdej gruwych, w drugiej na 6.150.000 zł., w „drugiej a“ (tylko na grupę rozdzielczą węglową) — 1.000.000 złotych i w grupie trzeciej 6.062.000 złotych. Obecnie znajdujemy się w okresie pierwszym, przy którym eksport węgla nie może przekroczyć 250.000 ton węgla miesięcznie, a wynosi faktycznie 120.000 ton miesięcznie. Przypuszczalnie już w jesieni roku bieżącego, wobec uruchomienia dwu kranów portalowych i wywrotnicy dla węgla na południowem molo, montowanych przez Polsko-Skandynawskie Towarzystwo rozbudowa sieci kolejowej przynajmniej dla węgla eksportowego będzie musiała wyjść poza ramy pierwszego okresu.

W Europie zaczynają zamawiać duże yachty.

Jednym z najwięcej znanych we Francji sportowców yachtowych jest pani V. Heriot, która nabyła w tym czasie i przyprowadziła do Francji yacht ekscesarza Wilhelma przemianowany na Ailee (skrzydlata). Ten szkuniec dwumasztowy spełnił jednak zadanie i musiałby być już zastąpiony yachtem nowym, conajmniej tej samej wielkości, czego wymagał nie tylko prestige bandery francuskiej, nie mającej więcej

yachtów tej wielkości, lecz również ambicja pani Heriot, która jest jednocześnie właścicielką kilku yachtów mniejszych, w poszczególnych klasach zdobywających nagrody nie tylko na regatach francuskich, lecz również i międzynarodowych. Toteż opinja sportowa nie została bynajmniej zaskoczona faktem, że kilka tygodni temu w Gosport (Anglja) na stoczni Camper i Nicholson rozpoczęto budowę nowego Ailee dla p. Heriot, który tym razem będzie trzymasztowym szkuńcem o motorze pomocniczym.

Wymiary nowego yachtu według danych udzielonych przez stocznię redakcji czasopisma „Le Yacht" są następujące:

długość całkowita	51,14	m.
długość między pionami	45,6	m.
długość linji wodnej	37,2	m.
szerokość	8,73	m.
zagłębienie największe	4,72	m.

Tonaż (Thames Measurement) 500 ton.

Nadbudówki na pokładzie ograniczają się do dwuch domków pokładowych: w przednim znajduje się izba nawigacyjna, pokój kapitana, klatka wejściowa do motoru. Domek rufowy mieści w sobie salon.

W tylnej części yachtu pod pokładem znajduję się mieszkanie przeznaczone dla właścicielki i jej gości. Składa się ono z bibljoteki, zajmującej całą szerokość yachtu, dużych dwu pokoi po obydwu stronach, oraz łazienki pośrodku.

Dalej ku przodowi znajduje się piękny salon w całej szerokości yachtu, pokój urzędowy, motorownia, pięć kabin oficerskich z jadalnią, łazienki, kuchnia. W samym przodzie statku znajdują się pomieszczenia dla załogi z 10-oma kojami.

Żagle nowego yachtu wykonują warsztaty Radsey i Lapthorn. Silnikiem poruszającym statek zastępczo zamiast żagli jest motor spalinowy typu Gardner 200 KM. Motor wybuchowy, benzynowy również system Gardnera, trójcylindrowy o 18 KM, sprzęgnięty jest z dynamo 10-o kilowatowem, które zasila yacht w energję elektryczną, porusz pompę i windę kotwiczną.

Łodziami pomocniczemi yachtu są: czółno motorowe długości 7,3 m., łódź ratunkowa tej samej długości, mniejsze czółno motorowe długości 5,5 m. i malutka łódź przewozowa (asik).

Regaty oceaniczne Nowy Jork-Santander.

Bieżącego lata odbędą się pierwsze po wojnie regaty transatlantyckie dla większych yachtów z Ameryki do Hiszpanji na trasie Nowy Jork—Santander. Akcja przygotowawcza jest prowadzona przez ambasadora hiszpańskiego w Nowym Jorku w imieniu króla hiszpańskiego. Narazie zanotowano kilkanaście zgłoszeń, a wszystkie są ze strony uczestników amerykańskich. Udział innych narodowości, prócz amerykańskiej i hiszpańskiej jest wyłączony; spotkało to już protest ze strony francuskiej.

Sytuacja finansowa powojenna odbiła się wszędzie wyjątkowo ciężko na żegludze większych yachtów sportowych z wyjątkiem Ameryki, gdzie rozwija się w szybkiem tempie podróżnictwo do Europy na własnych statkach. Liczne są parowe yachty amerykańskie, lecz sporo uruchomiono również yachtów żaglowych, starych i nowych.

Wśród yachtów tych spotykają się również barki trzymasztowe i inne poprzecznożaglowce, ale właściwym typem jest klasyczny ukośnożaglowiec szkuniec dwu-, lub trzymasztowy, który dzięki zawodom o puhar Benneta stał się jakby narodowym typem żaglowym Stanów Zjednoczonych.

Przy powyższych warunkach Hiszpanja najwidoczniej zainteresowana jest w przyciągnięciu ku sobie prądu dużych yachtów, kierujących się częściowo na Gibraltar ku Genui i Rywierze, częściowo do kanału Angielskiego, zwykłą drogą parowców.

Przy tych warunkach Hiszpanja pozostała pominięta przez właścicieli yachtów i przez zapas dolarów, przeznaczonych przez nich na użycie w portach dłuższego postoju i wywczasów letnich.

Wybór portu Santander przy północnem wybrzeżu Hiszpanji ma na celu rzecz jasna, przechwycić sportowe podróżnictwo amerykańskie, chociażby częściowo, z linji Nowy Jork-Gibraltar. Jestto więc dobrze zrozumiany interes Hiszpanji, jeśli ambasador jej w Waszyngtonie zabiega u krezusów amerykańskich o udział w tych regatach.

Nie dosyć na tem, ażeby zapewnić yachtom amerykańskim dalsze zajęcie i rozrywki na północnem wybrzeżu Hiszpanji, mało odwiedzanem dotąd dla swej otwartości, zorganizowane będą regaty z portu do portu wzdłuż północnego brzegu Hiszpanji.

Pierwsze regaty odbędą się do Bilbao a stamtąd do Sanct-Sebastjan („stolicy letniej" Hiszpanji).

W tych regatach „kabotażowych", jeśli je wolno tak nazwać, wyznaczone są dwie nagrody; puhar dla wielkich yachtów króla Alfonsa i puhar dla małych yachtów królowej Wiktorji.

Bieg główny z Ameryki do Europy odbyć się ma również w dwuch grupach. Start mniejszych yachtów wyznaczony jest na 30-go czerwca, większych zaś yachtów na 7-go lipca.

Do grupy mniejszych yachtów przyjęte będą statki od 35 stóp dług. (10,67 mtr.) do 55 stóp długości (1676 m.) długości linji wodnej, prowadzone przez amatorów. Obliczenia notowane będą według wzoru regat bermudskich i według tablic handykapowych klubu yachtowego nowojorskiego.

Grupa większych yachtów będzie miała liberalniejsze warunki, gdyż nie będzie żadnych ograniczeń co do załogi, prowadzących i ożaglenia. Warunki będą mniej więcej odpowiadały warunkom biegów przed 30-u paru lat zainicjowanych przez cesarza Niemiec.

Droga yachtów prawdopodobnie będzie początkowo prowadzić wzdłuż drogi parowców, aż do 47° długości zachodniej, stamtąd zaś po łuku wielkiego koła ku celowi podróży. Yachty udające się więcej ku północy wygrają na dystansie około 200 mil, lecz również jeszcze na tem, że pomagać im będzie przez dłuższy prąd Zatokowy (Golfstream). Dystans określić można na 3.150 — 3.350 mil.

Jak wiadomo regatom z Ameryki do Europy sprzyja naogół kierunek wiatrów i prądów, mający poważną składową zachodnią. Niezawsze jednak na szerokości przylądka Ortegal panują wiatry o pomyślnym dla tych regat kierunku, wobec czego liczyć można również i na przeciągnięcie się regat w drugiej połowie przebiegu.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Departament żeglugowy bada obce urządzenia portowe. Dyrektor departamentu żeglugowego inż. K. Osol odbywa dłuższą podróż celem badania poszczególnych portów europejskich i ich nowoczesnych urządzeń. Po zwiedzeniu większych portów niemieckich p. Osol znajduje się obecnie we Francji.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 14 do 26 marca weszło do portu Lipawy 37 statków o łącznej ładowności 20 542 ton rej. netto.

Statki te przywiozły łącznie 3 813 ton ładunku mieszanego, 2 155 ton superfosfatów, 1 130 ton fosfatów, 4 717 ton węgla polskiego, 350 ton soli, 1 000 beczek węgla, 473 standarty i 2½ sążni drzewa, 7 300 beczek śledzi, 3 250 ton fosfatów i drzewa korkowego. 6 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 30 statków o łącznej ładowności 13 715 ton rej. netto.

Statki te wywiozły łącznie 1 625 ton ładunku mieszanego, 934 standartów, 243 sążni i 240 ton drzewa, 250 standartów dyli.

10 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FINLANDJA.

Agitacja za przystosowaniem portu Helsingforsu do celów eksportowych. Port Helsingforsu miał w czasach przedwojennych liczne dogodne nabrzeża, lecz był względnie mało wyposażony w urządzenia przeładunkowe. Ruch towarowy portu był zresztą nieznaczny. W czasach powojennych przy zaopatrywaniu portu w nowoczesne urządzenia i magazyny zwrócono wielką uwagę tylko na potrzeby importu, prawie nie uwzględniając konieczności istnienia magazynów eksportowych.

Obecnie wśród kupiectwa miejscowego daje się zauważyć ruch w kierunku uzyskania od rady miejskiej zapewnienia budowy magazynów eksportowych dla wyrobów z drzewa, oraz dla masła i sera. Radca handlowy Huttenen wygłosił na ten temat referat na zebraniu kupiectwa, poczem wystosowano odpowiednie podanie do rady miejskiej.

NORWEGJA.

Rozwój towarzystwa Bergenske. Znane również na Bałtyku towarzystwo Det Bergenske Dampskibs Selskap wykazało na rok 1927 nadwyżkę 1 250 000 koron i wypłaca 7 % na amortyzację swej floty w wysokości 1,2 miljona koron. Norwesko-Rosyjskie towarzystwo parowej żeglugi, w którem Bergenske miało udział, zostaje rozwiązane. Rosyjscy akcjonarjusze mają prawo do przejęcia 4 statków, o ile zaś z tego prawa nie skorzystają, również i te statki przejdą na własność towarzystwa Bergenske.

SZWECJA.

Rozwój ruchu w porcie Sztokholmskim. Rok 1927 był rekordowym w ruchu portowym Sztokholmu. Ruch na wejściu i wyjściu razem wynosił 9 480 000 ton rej. netto tonażu statków morskich, czyli 760 000 ton więcej aniżeli w roku 1926.

Coprawda w ruchu tym jest liczony bardzo poważny ruch statków podmiejskich i kabotażowych. Na zwiększenie ruchu wpłynęła również coraz większa frekwencja obcych statków wycieczkowych. W roku 1920 przybyło ich tylko 6, w roku 1927 już 15. Port Sztokholm został w ostatnim roku połączony regularną linją z Londynem, utrzymywaną przez towarzystwo żeglugowe Svea.

Dzięki zaprowadzeniu tej linji komunikacja ta, która wymagała poprzednio 12—13 dni obecnie trwa tylko 4 dni. Również wprowadzono dwa odjazdy na linji australijskiej, oraz zwiększono ilość połączeń z Finlandją i portami południowego Bałtyku.

Wprowadzono dużo technicznych ulepszeń, oraz rozszerzano port w ciągu roku. Rozpoczęto budowę nowego portu naftowego. Nabrzeża Sheppstron w środku Sztokholmu są już wykończone, oraz bliskie są wykończenia 2 nowe mola przystaniowe. Dla celów przeładunkowych służy obecnie w porcie 98 kranów.

Jak wiadomo port Sztokholm jest przeważnie portem importowym, w przeciwieństwie do Göteborga i mniejszych portów szwedzkich wywożących duże ilości drzewa i rudy. W 1927 roku importowano przez Sztockholm rekordowe ilości węgla, żelaza i wyrobów żelaznych, ropału i produktów spożywczych.

NIEMCY.

Informacje konkurentów. Lloyd Anversois dowiaduje się z Berlina, iż robotnicy portowi w Hamburgu wypowiedzieli kontrakt działający do dnia 31 marca. Z innej strony hamburska Hansa podaje, iż w Antwerpji wybuchł strejk robotników. Zawsze można się czegoś dowiedzieć od konkurentów.

Posiedzenie Baltic Conference. Walne zebranie znanego zwiazku armatorów reprezentującego 8 000 000 ton tonażu: Baltic and International Maritime Conference z siedzibą w Kopenhadze wysłała do swych członków zaproszenie na walne zebranie, które się odbędzie 18-go maja w Hamburgu w hotelu Atlantic. W razie potrzeby obrady odbędą się również 19-go maja.

Spuszczenie na wodę szwedzkiego motorowca Kungsholm. Na stoczni Blohm i Voss w Hamburgu spuszczono na wodę motorowiec „Kungsholm", zamówiony na rachunek szwedzki dla Svenska America Linie. Jestto motorowiec dwuśrubowy pasażerski o pojemnośsi 19.500 t. r. br.

FRANCJA.

Upaństwowienie floty sowieckiej a sprawa statków Ropitu. Statki Ropitu jak wiadomo opuściły w r. 1917 1918 Odesę i ukryły się w Marsylji, poczem zorganizowana została dotychczasowa administracja temi statkami na żądanie kapitanów i akcjonarjuszy. Obecnie sąd kasacyjny francuski wypowiedział się ostatecznie, iż statki te nie mają być wydane Sowietom na mocy dekretu z 26 stycznia 1918 roku, kiedy Związek Sowiecki proklamował upaństwowienie floty handlowej rosyjskiej bez odszkodowania. Sąd kasacyjny francuski uważa, że jest zmuszony stosować się do ustaw obcych w tej mierze, w jakiej nie naruszają one zasad francuskiego ustawodawstwa i zasad porządku publicznego wogóle. W ten sposób we Francji można przejść własność prywatna tylko na rzecz użyteczności publicznej i za właściwym odszkodowaniem, czego niema w wypadku statków Ropitu.

HISZPANJA.

Premje dla żeglugi morskiej. Na subwencje wydano w ostatnim roku 6 952 000 pezetów. Otrzymały z tych funduszów najwięcej towarzystwa: Sota Y Aznar — 1993 000 pezetów, następnie Iborre y Geja 551 000 pezetów, Maritim Del Nerwian 510 000 pezetów. Mniejsze kwoty otrzymały 19 innych towarzystw.

GRECJA.

Zadziwiające tempo regeneracji floty greckiej. Handlowa flota Grecji została zdziesiątkowana podczas wojny światowej, kiedy wykonywała liczne przewozy, narażając się na zatopienie przez niemieckie i austrjackie łodzie podwodne. W grudniu 1918 roku liczyła zaledwie 205 statków większych o łącznej ładowności 290 793 tony. W końcu 1927 roku liczyła ona już 526 jednostek o tonażu 1 142 264 tony. Przekroczyła ona w ten sposób swą wielkość z roku 1914-go, nie zważając na kryzys powojenny i międzynarodową konkurencję.

Rozwój strefy wolnej w Salonikach. Saloniki jak wiadomo są portem pierwszorzędnej wagi na Archipelagu. Jestto port eksportowo-importowy Jugosławji, a w dalszej mierze ma doniosłe znaczenie dla zachodniej Rumunji, Węgier, a nawet Austrji i Czechosłowacji, a w pewnym stopniu również i dla Polski. Port leżąc w Grecji ma obszerną strefę wolną w swej zachodniej części, eksploatowaną przy udziale Jugosławji.

Obecnie urząd statystyczny strefy wolnej Salonik wydał tablice synoptyczne, objaśniające ruch w strefie wolnej w roku 1927.

W ciągu roku zawinęło do portu 1096 parowców z 366.700 ton rozmaitych towarów i 58.900 m^3 drzewa, 270 sztuk trzody chlewnej i 2.300 sztuk nierogacizny i owiec. Koleją nadeszło 8.300 wagonów z 91.200 ton rozmaitych towarów.

Statystyka nie uwzględnia eksportu morzem i importu morzem, lecz podaje wszelki dowóz do strefy jako import (morzem czy koleją) a wszelki wywóz ze strefy oznacza jako eksport (morzem czy koleją).

W ten sposób w grupie importowej (do strefy wolnej) znalazły się na pierwszych pozycjach następujące towary: pszenica 80.000 ton, węgiel 73.000 ton, metale nieobrobione 58.000 ton, paliwo płynne 29.000 ton, mąka i mączki 24.000 ton, owies 22.000 ton, inne zboża 16.400 ton, kartofle 15.000 ton. metale obrobione 10.500 ton, tkaniny 9.200 ton, owoce 6.200 ton, oleje 7.800 ton, ryż 5.500 ton.

W grupie eksportowej znajduje się 39.000 ton wywiezionych koleją i 39.900 ton wywiezionych morzem. Prócz tego przeszło przez komory celne na miasto 364.00 t. towaru i 56.700 metrów^3 drzewa, oraz 2.600 sztuk bydła. Z „eksportu" 34.400 t. przeszło do portów i stacyj greckich w tej liczbie owsa 17.700 t. pszenicy 6.700 ton, innych zbóż 11.100 ton, jarzyn 5.700 ton, mączek 5.000 ton, metali nieobrobionych 3.900 ton, tkanin 2.600 ton.

Co do krajów pochodzenia towarów importowanych, to na pierwszem miejscu stoi Anglja z 83.800 ton, dalej Jugosławja 79.600 ton, Belgja 56.400 ton, Stany Zjednoczone 49.200 ton, Rumunja 40.000 ton, Włochy 25.800 ton, Rosja 23.500 ton, Kanada 18.400 ton. Węgry 14.000 ton, Francja 13.000 ton, Holandja 9.400 ton.

TURCJA.

Traktat handlowy i nawigacyjny ze Szwecją. Traktat handlowy i nawigacyjny został podpisany w lutym b. r. Szwecja daje Turcji zniżki celne na suche figi, suche rodzynki, orzechy i orzeszki, pistacje i garbniki roślinne, oraz na dywany. Turcja zniża cła na szwedzkie towary: papier pakowy, gumowe buty i kalosze, gwoździe do podków końskich, młynki do mięsa. Wypowiedzenie traktatu następuje z uprzedzeniem trzymiesięcznem.

STANY ZJEDNOCZONE.

Nowa państwowa linja amerykańska. Shipping Board zaprowadza wkrót-

ce nową linję frachtową statkami żeglugi państwowej pomiędzy Nowym Jorkiem a Północną Brazylją.

Narazie na linji wprowadzone będą 4 statki państwowe o 5.000 ton DW każdy. Statki będą przechodziły kolejno porty Nowy Jork, Filadelfję, Jackson Nille i Savannę, albo Brunswick, udając się następnie do portów północno-brazylijskich od Para do Bahia i Wiktorja. W drodze powrotnej statki udawać się będą wprost do Bostonu, Nowego Jorku i Filadelfji.

Marynarka Wojenna.

Dok pływający Singaporu. Dla głównej bazy morskiej W. Brytanji w Azji w Singapore zbudowano pływający dok, mogący pomieścić statki do 54.000 ton wyporności. Jestto drugi co do wielkości pływający dok świata, gdyż największy znajduje się obecnie w Southampton, ma nośność 60.000 ton i służy jak do reperacji i malowania dna największych statków pasażerskich linji amerykańskiej, tak też dla wojennej marynarki. Długość doków Singapore 259 metrów: pompy doku są poruszane elektrycznie przy pomocy motorów o sile 300 KM i wirujących z szybkością 480 obrotów na minutę. Motory mają urządzenia ochronne od wpływów klimatu przyrównikowego (wilgoć, gorąco).

Na budowę doku użyto 5.000 ton stali. Zestawiać dok zaczęto w styczniu 1927 r. Na wodę spuszczano dok częściami: pierwszą sekcję spuszczono w lipcu, ostatnią w grudniu. Niebawem rozpocznie się holowanie doku z Anglji do Singapore. Holowanie to przejęła pewna firma z Rotterdamu. Jak wskazuje dotychczasowa statystyka, firmy holenderskie dotąd przeholowały największą ilość trudnych i dużych statków z Europy do Indyj Wschodnich lub odwrotnie.

Nowiny żeglarskie.

Nowe jednolite przepisy nawigacyjne w Danji. Pierwszego kwietnia nabrały mocy obowiązującej nowe jednolite przepisy nawigacyjne dla duńskich wód.

WYPADKI MORSKIE.

Ortlinde. 25-go marca na wysokości Skagen parowiec niemiecki Ortlinde, będąc w drodze z Gdańska do Rouen z ładunkiem drzewa, zapalił się. Zapalił się właściwie ładunek drzewa, który częściowo się znajdował w węglowni (w jamie bunkrowej) i stamtąd rozpoczął się pożar. Załoga nie w stanie była ugasić pożaru i ratowała się na łodziach, które zostały zaprowadzone przez pewien kuter rybacki duński do Skagen. Parowiec szwedzki Kalmarsund odholował Ortlinde do Göteborga, gdzie 26-go pożar ugaszono. Jak donoszą jednak z Göteborga parowiec prawdopodobnie uznany zostanie za niezdatny do dalszego użytku (jest on budowy roku 1879).

Clara. Szkuniec niemiecki Clara, jak donoszą z Karlshamnu, będąc w drodze z Karlskrony do Rostoku, otrzymał przeciek i zatonął w pobliżu Uttklipan.

Franciszka. Jak donoszą z Malmö szkuniec szwedzki Franciska, będąc w drodze z Kopenhagi do Sölvesborga, z ładunkiem kukurydzy, wyrzucił się na mieliznę i uchodzi za stracony. Szczątki jego znajdują się w przejściu Sandhammaren.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

27 marca: niem. par. **Ragnar** 434 t. z Kłajpedy próżny (Pol. Ag. Morska).

28 marca: szw. par. **Kajsa** 730 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Tip** 766 t z Bergen próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Liva** 271 t. z Lipawy próżny (Pol. Ag. Morska).

29 marca: niem. par. **Ernst Hugo Stinnes XI** 1715 t. z Szczecina próżny (Reinhord), szw. par. **Gudrun** 452 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand.).

30 marca: ang. par. **Akenside** 1139 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), norw. par. **Ulsness** 345 t. z Szczecina próżny (Hartwig), szw. par. **Freya** 711 t. z Varbergu próżny (Pol. Ag. Morska).

31 marca: niem. par. **Liti Larsen** 349 t. z Saxkjobingu próżny (Prowe), niem. par. **Käthe** 643 t. z Neustadt-Holstein próżny (Speed).

1 kwietnia: gdański par. **Mottlau** 431 t. z Kopenhagi próżny (Hartwig).

2 kwietnia: szw. par. **Allan** 542 t. z Landskrony próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Borghild** 538 t. z Rotterdamu z tomasówką (Hartwig), szw. par. **Elsie** 827 t. z Halmstadu próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Kraków** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

3 kwietnia: łot. par. **Kaupo** 1458 t. z Sztokholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu:

28 marca: pol. par. **Katowice** 1108 t. do Norrköpingu z węglem (Żeg. Polska), szw. par. **Annie** 698 t. do Ahus z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Sundsborg** 830 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), duń. par. **Vera** 721 t. do Drammen z węglem (Pol. Ag. Morska).

29 marca: szw. par. **Macedonia** 933 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. do Masnedsundu z węglem (Pol. Ag. Morska).

30 marca: norw. par. **Dea** 1460 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. **Pologne** 1841 t. do Havru z 279 pasażerami (Cie Gen. Transatl.), łot. par. **Liva** 271 t. do Landskrony z węglem (Pol. Ag. Morska).

31 marca: niem. par. **Tip** 766 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.).

1 kwietnia: szw. par. **Kajsa** 730 t. do Klagshamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Gudrun** 452 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Akenside** 1139 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Ulsness** 345 t. do Stavangeru z węglem (Hartwig), szw. par. **Freya** 711 t. do Oslo z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Liti Larsen** 349 t. do Roztoku z węglem (Prowe).

2 kwietnia: niem. par. **Käthe** 643 t. do Helsingforsu z węglem (Speed).

3 kwietnia: gd. par. **Mottlau** 431 t. do Królewca z węglem (Hartwig).

Rozmaitości.

Zalety drewnianych bloków.

Blok drewniany, stosowany w marynarce niewątpliwie już tysiące lat temu ma duże zalety w porównaniu z blokiem metalowym wprowadzonym dopiero od lat kilkudziesięciu. Nieoględne zarzucenie bloku drewnianego dla posługiwania się wyłącznie metalowym, zazwyczaj żelaznym ocynkowanym, prowadzi do znaczniejszego zużycia się materjału (liny) i zastosowania większych sił pociągowych, a przedewszystkiem większych kosztów, gdyż drewniany blok jest znacznie tańszy, a przy warunku, że fabrykacja jego jest bardzo staranna, służy przez czas nieograniczony. Najwięcej nadaje się on do podnoszenia mniejszych ciężarów. Kółka bloku drewnianego wywołują mniejsze tarcie liny aniżeli kółka metalowe.

Bloki drewniane sa również mniej narażone na uszkodzenie w razie uderzeń. Są one znacznie lżejsze, co przy większych blokach ma poważne znaczenie. Szczególnie nadaje się drewniany blok tam, gdzie lina musi być przepuszczana wielokrotnie, a na niewielkiej przestrzeni skupia się większa ilość bloków; wówczas zmniejszenie wagi przez zastosowanie drewnianych bloków jest bardzo znaczne.

Cena drewnianych bloków nie przewyższa 50 % ceny bloków metalowych.

U nas byłoby bardzo pożądne wyrobić w kraju dobrą produkcję bloków drewnianych. Specjalne warsztaty do wyrobu bloków mogłyby zaopatrywać szybko rosnące zapotrzebowanie naszej marynarki handlowej i wojennej, naszej żeglugi rzecznej i sportowej, jak również przedsiębiorstwa robót budowlanych. Byłoby bardzo pożądane, ażeby czynniki rządowe i Izby Rzemieślnicze zaopiekowały się produkcją bloków, o ileby takowa powstała w kraju.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

2 800 ton	Gdańsk/Gdynia -	Kopenhaga	4/6	za tonę
4 000 „	„ „	Sarpsborg	5/6	„ „
4 000 „	„ „	Aalborg	4/3	„ „
3 300 „	„ „	Sonderborg	4/6	„ „
2 000 „	„ „	Korsör	5/-/	„ „
3 000 „	„ „	Odense	5/3	„ „
2 500 „	„ „	Nakskov	5/3	„ „
1 000 „	„ „	Kolding	6/3	„ „
700 „	„ „	Hirtshals	8/-	„ „
4 000 „	„ „	Oslofjord	5/3	„ „
4 000 „	„ „	Sztokholm	4/3	„ „
5 000 „	„ „	Göteborg	4/6	„ „
3 000 „	„ „	Malmoe	4/6	„ „
5 000 „	„ „	Sundsvall	5/-	„ „
4 000 „	„ „	Limhamn	4/6	„ „
3 000 „	„ „	Gefle	4/9	„ „
3 000 „	„ „	Oernsköldsvik	5/3	„ „
2 800 „	„ „	Stugsund	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Norrköping	4/9	„ „
2 000 „	„ „	Kallerö	5/6	„ „
1 300 „	„ „	Mo	6/-	„ „
1 000 „	„ „	Rakan	7/-	„ „
1 400 „	„ „	Pargas	5/-	„ „
1 500 „	„ „	Holmsund	5/9	„ „
1 300 „	„ „	Wasa	5/4½	„ „
800 „	„ „	Borga	5/9	„ „
1 300 „	„ „	Toppila (Uleab.)	6/-	„ „
1 500 „	„ „	Wiborg	5/3	„ „
2 000 „	„ „	Hangoe	5/-	„ „
3 500 „	„ „	Abo	4/6	„ „
4 000 „	„ „	Helsingfors	4/6	„ „
2 500 „	„ „	Ryga	4/9	„ „
3 000 „	„ „	Kłajpeda	4/4½	„ „
2 800 „	„ „	Rouen	5/9	„ „
3 000 „	„ „	Dunkerka	5/9	„ „
3 000 „	„ „	Livorno	9/3	„ „
4 000 „	„ „	Genua	8/7½	„ „
5 000 „	„ „	Spezia	8/6	„ „
5 500 „	„ „	Savona	8/6	„ „

Na przewóz drzewa:

1 000 **stds. D. B. B.**	Gdańsk -	Londyn	33/-	p. std.
800 „ „	„	Antwerpja	27/-	„ „
700 „ „	„	Manchester	41/-	„ „
350 „ „	„	Grimsby	32/-	„ „
600 „ „	„	West Hartlepool	32/-	„ „
175 „ „	„	Southampton	42/-	„ „
150 „ „	„	Odense	26/-	„ „
170 „ „	„	Dover	33/-	„ „
200 „ „	„	Newhaven	47/-	„ „
150 „ „	„	Aberdeen	34/-	„ „
2 000 load sleeper	„	Birkenhead	12/-	„ load
1 200 „ „	„	Garston	11/6	„ „

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

NIEMCY.

Kredyty na porty wschodniopruskie. Reichstag niemiecki uchwalił 3 milj. marek na rozbudowanie portów rybackich na wschód od Szczecina, przeznaczając z tej sumy 2,5 milj. dla portów wschodniopruskich.

Wojna taryfowa Królewca z naszemi portami.

Od trzech miesięcy obserwujemy nadzwyczajną ruchliwość niemiecką w kierunku tworzenia nowych taryf, zapomocą których towary, idące do portów polskich Gdyni i Gdańska mają być skierowane na przestrzenie niemieckie i do portów niemieckich. Pod tym względem zasługuje na uwagę ten fakt, że np. koleje niemieckie obniżyły swoje taryfy dla niektórych towarów polskich, idących nawet do niemieckich przystani morskich, leżących na odcinku od Szczecina do granicy polskiej koło Helu, aby ściągnąć do nich nawet drobniejszy ruch towarowy z pogranicza polskiego. To usiłowanie jest wprawdzie jeszcze bardzo świeżej daty, lecz bardzo symptomatycznym objawem konsekwentnego dążenia niemieckiego w kierunku opanowania naszego ruchu importowego i eksportowego nawet przez porty drugorzędne i trzeciorzędne. Rzecz oczywista, że to dziać się może jedynie kosztem portów naszych.

Walka czy też otwarta wojna taryfowa z portami naszemi, zapoczątkowana została oficjalnie właśnie w tych dniach. Otóż od dnia 20 marca zaczyna obowiązywać specjalna taryfa zniżona dla towarów polskich, wywożonych przez Grajewo do portu Królewieckiego. Koleje niemieckie udzielały już dotychczas wprawdzie zniżek dla różnych towarów, lecz jedynie w wypadkach indywidualnych, co w swych skutkach doprowadziło do ogromnego rozgoryczenia, ponieważ jednemu udało się wytargować mniej, drugiemu więcej. Zarząd kolei niemieckich wydał teraz jednolitą taryfę, mającą niby obowiązywać wszystkich na równi.

W dotychczasowych ulgach, przyznanych sporadycznie dla niektórych towarów koleje niemieckie wymieniały towary polskie na równi z rosyjskiemi, które przechodzą tranzytem przez Polskę i idą na Królewiec. W ich miejscu figurują ku naszemu największemu zdumieniu również i towary rumuńskie, którym Polska niedawno temu przyznała ulgi tranzytowe w kierunku portów polskich.

Taryfa powyższa nie jest tak skostniałą jak inne niemieckie taryfy tranzytowe, przyznane Polsce. Tak powiada bowiem np. że zboże polskie, przywiezione do Królewca i tam przerobione nie uchodzi za przerobione w myśl omawianej taryfy wyjątkowej, czyli że korzysta przy dalszym wywozie we formie już uszlachetnionej również z ulg. To znaczy, że zamiarem tej taryfy jest ściągnięcie surowca z Polski, aby go u siebie przerobić i dopiero później dalej wysłać. — Nie możemy nie zwrócić uwagi na jedno curjosum, a mianowicie na przyznanie odmiennie od innych niemieckich taryf tranzytowych ulg również dla przesyłek drobnicowych.

Taryfa powyższa jest taryfą bojową w całem tego słowa znaczeniu i ma na celu jak już wyżej powiedzieliśmy, walkę z portami naszemi.

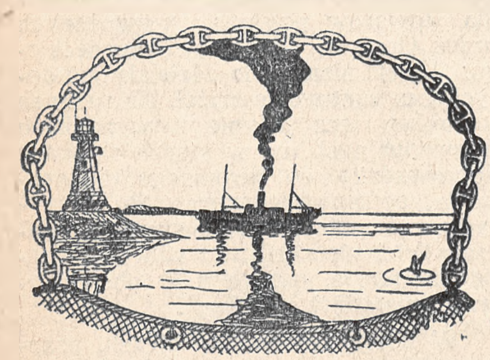
Żegluga wewnętrzna.

Nocne oświetlenie dolnej Wisły stanie się niebawem faktem dokonanym

Roboty przygotowawcze do wprowadzenia na Wiśle od Torunia do morza oświetlenia nocnego, wzorem Wi-

sły środkowej, gdzie istnieje już od paru lat są bliskie zakończenia. — Zaprowadzenie nocnego oświetlenia pozwoli uprawiać żeglugę bez przerwy. Brak oświetlenia nocnego na Wiśle dolnej w czasach przedwojennych jest jednym z dowodów zaniedbania rzeki jako drogi żeglownej, a skierowania całej uwagi na cele meljoracyjne ze strony czynników rządowych pruskich.

Obecnie za szczęśliwą inicjatywą polską podąży również Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, oświetlając wody w granicach Wolnego Miasta. — Przyczyni się to pośrednio również do rozwoju żeglugi tczewskiej, której dojazd morski od Schiewenhorst do Tczewa dotąd tonie w ciemnościach od zmierzchu do świtu, paraliżując wszelki ruch o tej porze.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

28 marca:
pol. par. **Katowice** 1108 do Norrköpingu,
szw. par. **Annie** 698 do Ahus,
szw. par. **Sundsborg** 830 do Helsingforsu,
duń. par. **Vera** 721 do Drammen.

29 marca:
szw. par. **Macedonia** 933 do Goteborga,
niem. par. **Ragnar** 434 do Masnedsundu.

30 marca:
norw. par. **Dea** 1460 do Gandawy,
łot. par. **Liva** 271 do Landskrony.

31 marca:
niem. par. **Tip** 766 do Odense.

1 kwietnia:
szw. par. **Kajsa** 730 do Klagshamnu,
szw. par. **Gudrun** 452 do Landskrony,
ang. par **Akenside** 1139 do Gandawy,
norw. par. **Ulsness** 345 do Stavangeru,
swz. par. **Freya** 711 do Oslo,
niem. par. **Liti Larsen** 349 do Roztoku.

2 kwietnia:
niem. par. **Käte** 643 do Helsingforsu.

3 kwietnia:
gd. par. **Mottlau** 431 do Królewca.

Statki powyższe wywiozły łącznie 30.860 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

26 marca:
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. **Felicia** 687 do Kopenhagi,
szw. par. **Elsie** 826 do Halmstadu,
szw. par. **Anvall** 500 do Ystadu,
łot. par. **Sigulda** 1 260 do Rygi,

27 marca:
szw. par. **Thure** 295 do Kalmaru,
norw. par. **Korsvik** 625 do Oslo,
łot. par. **Viesturs** 345 do Nykjöbingu,
duń. par. **Skotland** 1 015 do Hamburga,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
szw. par. **Inga** 715 do Varbergu.

28 marca:
szw. par. **Mongolia** 1 310 do Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. **Lühring** 95 do Limhamnu,
duń. par. **Prins Knud** 782 do Bergen,
niem. par. **Carl Cords** 498 do Kopenhagi,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Sztokholmu,
szw. par. **Robert** 1604 do Göteborga,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,

29 marca:
niem. par. **Naval** 310 do Kalmaru,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Kopenhagi,
niem. par. **Atalanta** 103 do Hadsundu,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. żagl. z mot. **Bertha** 76 do Rönne,
łot. par. **Imanta** 731 do Lipawy,
niem. par. **Nordmark** 538 do Randersu.

30 marca:
duń. par. **Frankrig** 778 do Bordeaux,
niem. par. **Wannaheim** 2 346 do Gibraltaru,
pol. par. **Robur II** 798 do Malmö,
niem. par. **Teutonia** 768 do Göteborga,
gd. par. **Hammonia** 658 do Hamburga,
szw. par. **Merkur** 800 do Göteborga,
duń. żagl. z mot. **T. K. Jensen** 103 do Sarpsborga,
niem. par. **Lotte Reith** 923 do Helsingforsu,
szw. par. **Hera** 819 do Nyneshamnu.

31 marca:
norw. p **Eidsholm** 799 do Sannesfjoen,
szw. żagl. z mot. **Kurt** 60 do Koldingu,
niem. par. **Kurland** 262 do Bandholmu,
szw. par. **Regulus** 491 do Landskrony,
szw. par. **Hadfors** 217 do Sarpsborga,
ang. par. **Atlantic** 1 916 do Oslo,
niem. par. **Gerda Vith** 778 do Helsingforsu.

1 kwietnia:
szw. par. **Nordöst** 628 do Halmstadu,
duń. żagl. z mot. **Amager** 60 do Hamerhavnu,
niem. żagl. z mot. **Hansgeorg** 81 do Rönne.

Statki powyższe wywiozły łącznie 72 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

26 marca:
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z tow.).,

27 marca:
niem. par. **Gudrun** 863 do Antwerpji (i z tow.).

28 marca:
niem. par. **Rabe** 556 do Antwerpji (i z tow.).

29 marca:
szw. ż. z mot. **Wandia** 88 do Nakskov,
niem. par. **Freya** 826 do Hullu,
ang. par. **Cato** 855 do Liverpoolu (i z tow.),
niem. par. **Arnold Köpke** 430 do Newcastle,
duń. par. **Magnus** 781 do Bordeaux (i z tow.).

30 marca:
norw. par. **Annfinn** 340 do Westhartlepoolu,
niem. par. **Energie** 534 do Rotterdamu,
szw. mot. **Ido** 189 do Sztokholmu.

31 marca:
łot. par. **Kokness** 1 044 do Gandawy,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow.),
gd. par. **Echo** 555 do Hullu,
duń. par. **Eleonore Maersk** 1 198 do Prestonu,
ang. par. **Mecklenburg** 738 do Leith (i z tow.).

Statki powyższe wywiozł ułącznie 38 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

31 marca:
niem. par. **Annchen Peters** 246 do Abo.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

26 marca:
niem. par. **Joh. Ahrens** 538 z Londynu,
duń. żagl. z mot. **Amager** 69 z Aarhus.

28 marca:
norw. par. **Jornanes** 266 z Narviku,
niem. p. **Hugo Ferdinand** 1092 z Rosyth.

30 marca:
niem. par. **Dione** 657 z Rochefortu.

31 marca:
niem. par. **Otto Fischer** 338 z Kilonji,
niem. par. **Elsa Zelk** 731 z Londynu,
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 z Birkenhead.

Statki powyższe przywiozły łącznie 9 700 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

26 marca:
szw. par. **Severin** 923 z Bony.

28 marca:
szw. par. **Asgard** 1 448 z Rotterdamu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 500 ton nawozów sztucznych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

26 marca:
hld. par. **Hardenberg** 1 076 z Kirkenäs.

27 marca:
szw. par. **Göta** 674 z Oskarshamnu.

31 marca:
niem. par. **Georg Zelk** 798 z Melövaer.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 900 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

26 marca:
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
duń. par. **Magnus** 781 z Bordeaux,
duń. p. **Lituania** 3 940 z Nowego Jorku,
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
fsk. par. **Aegir** 457 z Helsingforsu (i z celulozą),
niem. par. **Gerhard** 349 z Hamburga.
27 marca:
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu,
niem. par. **Erika** 139 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Herbert** 183 z Hamburga,
niem. par. **Christian Russ** 547 z Hamburga,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Londynu (i z pas.),
duń. par. **Uffe** 1 164 z Kopenhagi.
28 marca:
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
29 marca:
niem. par. **Claus** 153 z Szczecina,
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo,
duń. par. **Farö** 277 z Kopenhagi,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Windawy (i z pas.),
niem. par. **Edith** 348 z Rotterdamu (i z spirytusem),
niem. par. **Gerda Kunstmann** 320 z Królewca,
duń. żagl. z mot. **Margit** 38 z Kopenhagi.
30 marca:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.),
szw. par. **Egon** 291 z Lipawy,
niem. par. **Fanal** 299 z Rotterdamu.
31 marca:
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
niem. par. **Oliva** 721 z Rotterdamu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

26 marca:
austr. żagl. z mot. **Donau** 260 do Londynu,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z drzewem).
27 marca:
niem. par. **Gudrun** 863 do Antwerpji (i z drzewem),
szw. par. **Iris** 169 do Helsingforsu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.).
28 marca:
niem. par. **Rabe** 556 do Antwerpji (i z drzewem),
niem. par. **Christian Russ** 547 do Rygi.
29 marca:
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Cato** 855 do Liverpoolu (i z drzewem),
fsk. par. **Aegir** 457 do Helsingforsu,
niem. par. **Claus** 153 do Lipawy,
duń. par. **Magnus** 781 do Bordeaux (i z drzewm),
norw. par. **Ara** 557 do Malmö.
30 marca:
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas),
niem. par. **Erika** 139 do Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu.
31 marca:
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem),
duń. par. **Lituania** 3 940 do Nowego Jorku (i z pas. i poczta),
niem. par. **Wiborg** 350 do Tallinnu,
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
fr. par. **Caudebec** 796 do Bordeaux,
ang. par. **Mecklenburg** 738 do Leith (i z drzewem),
duń. par. **Farö** 277 do Aarhus.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie marca.

(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 114 520, sól 75, parafina 315, cement 3 135, oleje 810, sole potasowe 2 840, soda 99.

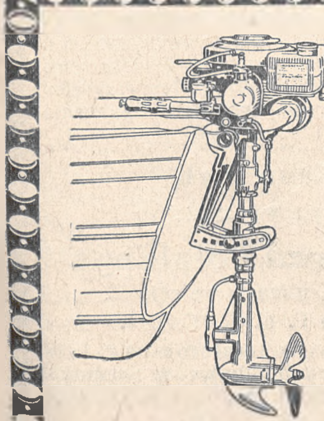
Prod. roślinne: jęczmień 2 520, owies 470, pszenica 92, owoce strączkowe 935, mączka kartoflana 120, cukier sur. 2 820, rafinada 630, pasza dla bydła 49, melasa 510, drzewo 50 164, koniczyna 275, smoła drzewna 160.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 108, jaja 16, bydło żywe 50, skóry 25,5.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 10 600, mączka Thomasa 2 500, węgiel 140, saletra chilijska 600, ruda żelazna 2 500, żelazo i stal 1 780, złom 15 354, maszyny 98.

Prod. roślinne: pszenica 1 630, żyto 1 400, ryż 470, lniane siemię 598, żywica i kalafonja 33, oleje 365, ekstrakty garbnikowe 70.

Prod. zwierzęce: smalec 1 165, śledzie sol. 1 610, tłuszcze 205, skóry sol. 89, wełna 18, wełna czes. 4,6.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
11. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	16. 4.	Estonia	Baltic America Line
14. 5.	„	„ „	22. 5.	Estonia	„
29. 4.	„	„ „	8. 5.	Lituania	„
9. 4.	„ Londynu	„ Londynu	13. 4.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
10. 4.	„ Hull	„ Hull	13. 4.	Kolpino	„
16 4.	„ Londynu	„ Londynu	20. 4.	Smolensk	„
17. 4.	„ Hull	„ Hull	20. 4.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
12. 4.	z Le Havre	do Le Havre	13 4.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
20. 4.	„	„	21. 4.	S. S. Virginie	
26. 4.	„	„	27. 4.	S. S. Pologne	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.